IX kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 58)
z dnia 26 listopada 2020 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 58)

26 listopada 2020 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, przeprowadziła:

– pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego (druk nr 761).

W posiedzeniu udział wzięli: **Marcin Horała** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Janusz Janiszewski** p.o. prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej wraz ze współpracownikami oraz **Ryszard Ostaszewski** doradca techniczny w Najwyższej Izbie Kontroli.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Kamil Basicki, Jolanta Misiak, Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Łukasz Grabarczyk, Wojciech Paluch** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów oraz pana ministra Marcina Horałę, który jest z nami zdalnie.

Informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane przez marszałek Sejmu RP na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu po zasięgnięciu opinii przewodniczącego Komisji i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej. Informuję również, że zgłoszenia do zabrania głosu w dyskusji przez posłów oraz gości należy wysłać na znany państwu adres mailowy Komisji. Link z dostępem do wideokonferencji oraz instrukcją został państwu przesłany wcześniej, więc nie będę odczytywał tej całej formułki. Jednocześnie informuję, że posłowie – członkowie Komisji obecni na sali obrad głosują używając urządzeń do głosowania za pomocą legitymacji poselskiej. Osoby, które uczestniczą zdalnie, głosują przy pomocy tabletu. Od razu prosiłbym o zalogowanie się.

W związku z powyższym przystąpimy do sprawdzenia kworum. Proszę o wyświetlenie pulpitów do głosowania, a panie i panów posłów o zagłosowanie.

Proszę o wyświetlenie wyniku. Głosowało 29 posłów. Stwierdzam kworum.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego – druk nr 761.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego, jeśli nie usłyszę sprzeciwu. Sprzeciwu nie słyszę.

Informuję, że marszałek Sejmu w dniu 19 listopada 2020 r. skierowała rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użyteczności publicznej do Komisji Infrastruktury do pierwszego czytania.

Przystępujemy do pierwszego czytania projektu ustawy. Przypominam, że pierwsze czytanie obejmuje uzasadnienie projektu ustawy przez wnioskodawcę, debatę w sprawie ogólnych zasad projektu ustawy oraz zadawanie pytań i odpowiedzi przedstawiciela wnioskodawców. Proszę pana ministra o uzasadnienie projektu ustawy.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marcin Horała:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, pozwolę sobie niezwykle krótko uzasadnić projekt, oczywiście, oddając się do dyspozycji, jeśli chodzi o bardziej szczegółowe pytania,

ponieważ ten projekt nowelizacji jest niezwykle prosty. Polega po prostu na przedłużeniu czasu obowiązywania obecnej tzw. specustawy lotniskowej. W swoim obecnym kształcie – zresztą też w wyniku nowelizacji kilka lat temu – ustawa wygasałaby w 2020 r. Chcemy przedłużyć czas jej obowiązywania do 2025 r. To jedyna zmiana, która w niej zachodzi. Nie proponujemy żadnych zmian merytorycznych. Uważamy, że ta ustawa się sprawdziła, pozwalając sprawnie realizować inwestycje w branży lotniczej.

Oczywiście, teraz, w tym trudnym czasie inwestycje są w znacznej mierze ograniczane, a nawet wstrzymywane. Niemniej jednak, takie inwestycje nadal są potrzebne. Są takie lotniska regionalne, które wręcz muszą przeprowadzić pewne inwestycje, żeby utrzymać pełne zdolności techniczne. Stąd propozycja dla Wysokiej Izby, aby obowiązywanie tej ustawy przedłużyć do 2025 r. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie, panie ministrze. Przystępujemy do dyskusji. Czy są głosy w dyskusji? Pan poseł Lasek. Proszę bardzo.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, Wysoka Komisjo, rzeczywiście zgadzam się z panem ministrem Horałą, że dobre rozwiązania prawne, które zostały opracowane jeszcze przez rząd Platformy Obywatelskiej i PSL, już drugi raz znalazły uznanie Prawa i Sprawiedliwości i zostają przedłużone na kolejne 5 lat. I tutaj absolutnie nie ma dyskusji na temat zasadności tej noweli. Mam kilka pytań. Zresztą pan minister wskazał, że może odpowiedzieć na kilka pytań szczegółowych. Czy pan minister mógłby udzielić odpowiedzi na pytanie, ile takich inwestycji infrastrukturalnych na mocy tej specustawy zostało zrealizowanych w latach 2016-2020? I czego w przybliżeniu dotyczyły?

Jest drugie pytanie. Ile z nich było współfinansowanych ze środków unijnych? Pytam, bo to wynika też z uzasadnienia i chyba jeszcze z uzasadnienia poprzedniej noweli z 2016 r. Interesuje mnie też, jakie istotne inwestycje są planowane w najbliższych latach, z wyłączeniem budowy CPL? Bo to, że ta ustawa będzie też wykorzystana przy budowie Centralnego Portu Lotniczego, to wiadomo. Pan minister wspomniał o portach regionalnych. Czy są już jakieś plany w ministerstwie albo informacje o tym, jakie inwestycje lotniskowe w tym zakresie będą realizowane w najbliższym czasie?

I ostatnie pytanie, które dotyczy inwestycji infrastrukturalnych związanych z zarządzaniem ruchem bezpilotowych statków powietrznych. Ostatnio mieliśmy informacje o tym, że bezpilotowe statki powietrzne były wykorzystane do transportu między Szpitalem Narodowym, a laboratorium. W związku z tym wiadome jest, że tego typu rozwiązania są już stosowane. Co w tym zakresie? Bo to jest bardzo dynamicznie rozwijająca się dziedzina transportu lotniczego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pan poseł Szczepański.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Panie przewodniczący, wycofuję swoje pytania. Dlatego, że mój przedmówca wyczerpał to, o co chciałem zapytać, więc nie będę tego powtarzał.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Proszę, pani poseł. Trzeba się zalogować. Nie kartą, tylko…

Poseł Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składu Komisji:

Dzień dobry. Paulina Matysiak. Mam krótkie pytania.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

W stenogramie będzie pani poseł widniała jako Wiesław Szczepański, bo pan poseł zalogował panią swoją legitymacją.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składu Komisji:

No, trudno. Myślę, że akurat to jest możliwe do poprawienia. Szanowni państwo, Wysoka Komisjo, panie ministrze, mam tylko pytanie doprecyzowujące pytanie, które przed chwilą zadawał mój poprzednik. Skoro jest to wydłużenie do 2025 r., co można prze-

czytać w uzasadnieniu, to zapewne ministerstwo zakładało, że jakieś wnioski dotyczące rozbudowy infrastruktury lotniczej mogły zostać złożone w tym roku. Ale nie zostały złożone, bo wiemy, że mamy pandemię koronawirusa, mamy bardzo kiepską sytuację w branży lotniczej. Nikt nie planował inwestycji. Czy państwo albo pan minister mają taką wiedzę, że ktoś chciał złożyć taki wniosek, ale nie złożył go z powodu pandemii? Czy takie wnioski są planowane? Jak to wygląda? I – oczywiście – pytanie o to, jak wygląda plan rozwoju infrastruktury lotniczej na najbliższe 5 lat? Jak to ma wyglądać w naszym kraju? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pan przewodniczący Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, panie ministrze, przeżywamy trudny okres pandemii. Gospodarka przechodzi kryzys. Kryzys nie omija też branży transportowej, w tym transportu lotniczego. Chodzi nie tylko o przewoźników, ale także o porty lotnicze. Komisja Infrastruktury jest właściwym miejscem, żeby usłyszeć ocenę kondycji tej branży ze strony pana ministra. To pan odpowiada dziś w rządzie za tę dziedzinę. Moje pytanie dotyczy zarówno kondycji przewoźników, jak i portów lotniczych. Chciałbym także zapytać, bo rozmawialiśmy już o tym wcześniej, że porty lotnicze potrzebują pomocy i wsparcia, w szczególności regionalne. A wiemy, że rozporządzenie określające pomoc ukazało się. Wprawdzie z dużym opóźnieniem, ale się ukazało. Zostały w nim pominięte niektóre porty. Stąd moje pytanie. Dlaczego rząd nie udzielił pomocy wszystkim, a w szczególności tym portom, które w pierwszym okresie pandemii czy kryzysu wypracowały programy naprawcze i osiągnęły porozumienia z załogami? Często wiązało się to z dobrowolną redukcją wynagrodzeń. Te porty zostały ukarane przez rząd. Czy to się godzi, panie ministrze? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie, panie przewodniczący. W uzupełnieniu wypowiedzi pana przewodniczącego Grabarczyka, żeby państwo posłowie również mieli wiedzę informuję, że ostatnio zwróciłem się do pani marszałek Witek w sprawie zwołania posiedzenia Komisji na temat kondycji PLL LOT, przewoźników oraz portów regionalnych. Niestety, nie uzyskaliśmy zgody pani marszałek na odbycie takiego posiedzenia. Korzystając z obecności pana ministra Horały, bo to jest bardzo ważny wątek, chociaż może troszkę wykraczający poza temat dzisiejszego posiedzenia Komisji, jeśli pan minister wyraziłby wolę i chęć, żebyśmy porozmawiali na ten temat, to takie wsparcie pana ministra być może ułatwiłoby nakłonienie pani marszałek do odbycia takiego, niezwykle istotnego posiedzenia Komisji.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Czy mam odpowiadać, panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak. Po pytaniach 3 osób. Później będzie kolejna tura pytań. Tak, żeby miało to jakąś dynamikę.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Dobrze, oczywiście. Szanowni państwo, oczywiście, jestem do państwa dyspozycji, gotowy do dyskusji. Nie ingeruję w kompetencje marszałka Sejmu i jego decyzje, ale – jak mówię – możemy się umówić, również nieformalnie, na jakąś rozmowę konferencyjną w gronie posłów – członków Komisji, nie nazywając tego posiedzeniem Komisji. Nie ma sprawy. Jeżeli chodzi o zadane pytania, to faktycznie część z nich jest bardzo przekrojowa i wykraczająca poza zakres ustawy. Postaram się na nie odpowiedzieć. Natomiast proszę mi wybaczyć, że w niektórych przypadkach będą to odpowiedzi fragmentaryczne czy przykładowe. Oczywiście, wtedy dostarczymy Komisji bardziej wyczerpujące odpowiedzi na piśmie.

Przede wszystkim musimy pamiętać, że w Polsce mamy 14 portów regionalnych, w zdecydowanej większości których jest mniejszościowy udział państwa. Jest też spora

grupa portów, w których nie ma żadnego udziału państwa bądź są to udziały śladowe. W związku z tym część pytań dotyczących planów czy działań portów regionalnych wymaga od nas, żebyśmy po prostu przeprowadzili taką kwerendę, bo to są informacje, które mają zarządy tych portów. Niekoniecznie mamy w nie pełny wgląd zwłaszcza, jeżeli to dotyczy planów. Co innego, jeżeli coś już jest realizowane.

Szanowni państwo, tytułem przykładu odpowiadając na pytanie o inwestycje realizowane w latach 2015-2020 można wspomnieć chociażby o inwestycji, jaką jest nowy pas startowy w porcie lotniczym Katowice. To chyba największa inwestycja, która przychodzi mi do głowy. Ale – jak mówię – takich inwestycji na pewno było więcej. Po prostu zbierzemy je. Wykonamy taką kwerendę wśród portów regionalnych i dostarczymy państwu takie informacje. Co do inwestycji planowanych na najbliższe lata, niewątpliwie największą z nich jest nowy pas startowy na lotnisku Kraków-Balice. Tam port lotniczy szykuje się i jest zaawansowany w procesie inwestycyjnym. Jest to rzecz niewątpliwie niezbędna dla lotniska w Krakowie.

To jest – oczywiście – rozbudowa będąca de facto budową prawie od nowa portu lotniczego w Radomiu. Jest ona prowadzona przez Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze". Jest kontynuowana zgodnie z planami. Kolejne przetargi są rozpisywane. Kolejne elementy infrastruktury lotniskowej powstają zgodnie z harmonogramem. Jak mówiłem, jest to inwestycja PPPL ze środków własnych. Bo był też wątek środków unijnych. Zresztą musimy sobie tu powiedzieć, że Komisja Europejska po pewnych – powiedzmy – ekscesach w nadmiernej rozbudowie infrastruktury lotniskowej ze środków unijnych w Europie, która później okazywała się – delikatnie mówiąc – nieuzasadniona ekonomicznie, znacząco, a w kolejnych perspektywach może nawet całkowicie ogranicza finansowanie ze środków unijnych akurat infrastruktury lotniskowej.

Natomiast są pewne projekty, które są kontynuowane, które w minionych latach były realizowane właśnie z tych środków. Zresztą też jest tak, że często, a nawet zawsze infrastruktura lotnicza powinna być powiązana z innymi środkami transportu. A tam już o środkach unijnych jak najbardziej możemy mówić. Pewnie na czoło będzie się tu wysuwał transport kolejowy jako wpisujący się we wszystkie polityki związane z Green Deal, czyli najbardziej proekologiczny czy bardziej ekologiczny od transportu drogowego, jak również – i musimy się z tym zmierzyć z perspektywy Komisji – transportu lotniczego, zwłaszcza na krótkich dystansach. Tam, gdzie kolej dużych prędkości jest dużą alternatywą.

Oczywiście, jak mówię, wykonamy również kwerendę planów lotnisk regionalnych. Zwłaszcza, że teraz te plany dynamicznie się zmieniają. Również przesuwają się w czasie. Z państwowych, mogę jeszcze powiedzieć o porcie lotniczym w Zielonej Górze, gdzie pewna inwestycja związana z remontem i modernizacją została przesunięta na czas po 2023 r. Obecnie, w wyniku malejącego ruchu, nie jest ona niezbędna. Tak samo mówimy o planach rozbudowy lotniska Chopina w Warszawie. W pewnym momencie one zostały wypracowane. Ale powiedzmy, że były wypracowane dla stanu sprzed decyzji o budowie Centralnego Portu Komunikacyjnego. Były odpowiedzią na pytanie, w jaki sposób za wszelką cenę zmaksymalizować przepustowość lotniska Chopina. Cena, kiedy spojrzeliśmy na te plany inwestycyjne, okazała się zbyt wysoka.

Okazała się nieracjonalna zwłaszcza, że problemu z przepustowością lotniska Chopina i tak trwale nie rozwiązywała, bo jest granica, do której można je optymalizować i rozbudowywać bez pozyskiwania dodatkowych gruntów. A pozyskiwanie dodatkowych gruntów dla lotniska Chopina nie wchodzi w grę, bo wymagałoby to wyburzania dzielnic Warszawy, czego chyba nikt, ze zdrowym rozsądkiem, nie będzie postulował. Wszystkie plany inwestycyjne lotniska Chopina zostały wstrzymane. Podlegają rewaluacji z punktu widzenia 2 czynników. Pierwszym jest start Centralnego Portu Komunikacyjnego. Chodzi o to, żeby te plany w wymiarze ekonomicznym podlegały takiej stopie zwrotu, że zwrócą się do momentu, kiedy CPK zostanie uruchomiony. Z drugiej strony, jest to kryzys rynku lotniczego związany z koronawirusem.

Te 2 czynniki razem wzięte spowodują, że prawdopodobnie w grę wchodzą jakieś minimalne usprawnienia techniczno-organizacyjne, wymagające też pewnego aspektu inwestycyjnego. Natomiast jakieś duże inwestycje nie wchodzą w grę, bo ani nie byłyby

potrzebne, ani nie zwróciłyby się w sensie ekonomicznym czy finansowym. Tak, że zamykając ten wątek planowanych inwestycji powiem, że przynajmniej w najbliższym czasie możemy się nie spodziewać środków unijnych. Tylko inwestycje dotyczące zapewnienia bezpieczeństwa oraz ochrony systemów żeglugi powietrznej mogą być dofinansowane, co jest tylko ułamkiem inwestycji lotniskowych. Oczywiście, poproszę o uzupełnienie tej odpowiedzi, zwłaszcza przez przedstawiciela Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, który będzie mógł odpowiedzieć w aspekcie bezzałogowych statków powietrznych, bo było też takie pytanie. To są inwestycje Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

Ja tylko zasygnalizuję, że niedawno Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej udało się przejąć pełną kontrolę i prawa autorskie systemu zarządzania przestrzenią powietrzną w ruchu statków bezzałogowych. Można powiedzieć, że Polska w tym momencie w dziedzinie gotowości do wdrażania rozwiązań dronowych czy statków bezzałogowych jest nie tylko europejskim, ale również światowym liderem. Na pewno jest w czołówce. To jest naprawdę ten aspekt, o którym możemy powiedzieć, że nie tylko dogoniliśmy kraje Zachodniej Europy, ale nawet je przegoniliśmy. Teraz to my jesteśmy liderami. Ale za chwilę poproszę jeszcze przedstawiciela PAŻP o uzupełnienie mojej wypowiedzi.

Natomiast najpierw duży temat, skoro już jestem przy głosie, żeby tego głosu nie przerywać, generalnie rzecz biorąc oceny kondycji branży i związanej z tym również, w kontekście portów regionalnych, pomocy dla portów regionalnych. Kondycja branży lotniczej, tzn. całej branży jest, tu można byłoby użyć każdego słowa, które ma negatywny wydźwięk i nie przesadzić. Mamy do czynienia z bardzo daleko idącym załamaniem tego rynku. Co więcej, pierwsze załamanie nastąpiło na wiosnę. Było spowodowane, jak niektórzy mogliby domniemywać, administracyjnymi zakazami lotów. Oczywiście, był taki okres, kiedy obowiązywał całkowity zakaz lotów, więc sprawa jest oczywista. Później stopniowo loty w różnych relacjach były dopuszczane. I były prognozy przewidujące odbudowanie tego rynku tak, że gdzieś na przełomie roku, powiedzmy, że w pierwszej połowie przyszłego roku mielibyśmy już 80% ruchu z 2019 r.

Ten scenariusz był realizowany, czy realizował się mniej więcej do sierpnia br. Wakacyjny ruch lotniczy wyglądał obiecująco. Można powiedzieć, że w niektórych aspektach zbliżał się do połowy ruchu sprzed roku, sprzed okresu koronawirusowego. Prosta ekstrapolacja wskazywałaby, że na jesieni to już będzie 60-70% ruchu sprzed roku. Oczywiście, z analogicznego okresu, bo ruch lotniczy ma to do siebie, że na jesieni w naturalny sposób jest znacznie niższy niż w sezonie wakacyjnym. W ogóle ruch lotniczy podlega daleko idącej sezonowości, więc zawsze musimy porównywać go do tego, co było w odpowiednich miesiącach rok wcześniej czy przed pandemią. Niestety, w sezonie jesiennym nastąpiło ponowne załamanie.

W porównaniu do sezonu jesiennego z zeszłego roku nie notujemy, jak chcielibyśmy, czy jak pokazywały wcześniejsze prognozy, wzrostu do 60-70% odbudowy ruchu. Ten trend jest przeciwny. To jest raczej bliżej 20%. Na Okęciu w rekordowym dniu in minus było 5% ruchu sprzed roku, w tym samym dniu. Tak, że w tym momencie mamy taką sytuację. A teraz prognozy IATA i analityków ruchu lotniczego, oczywiście kilkuwariantowe i nadal uzależnione od podstawowego czynnika, jakim jest opanowanie pandemii, czyli albo powszechnej szczepionki, albo wynalezienie leku. Najbardziej optymistyczne, znane mi prognozy wskazują na 2023 r., a pesymistyczne na 2027 r. lub nawet później, jeżeli chodzi o odbudowę w porównaniu do 2019 r.

Jeżeli patrzymy na polski rynek, na rozmowy, które prowadzimy, na prognozy, z którymi się z nami dzielą przewoźnicy, jak również inni uczestnicy tego rynku, prawdopodobnie będziemy mieli do czynienia ze specyficznym odbudowaniem. To znaczy, wydaje się, że będzie jeszcze większa sezonowość niż była do tej pory. Będzie ruch wakacyjny czy świąteczny ruch odwiedzających się rodzin. W tych okresach w przyszłym roku możemy się zbliżać do dobrych wskaźników, rzędu 70% ruchu sprzed pandemii. Natomiast w niskich sezonach, kiedy np. dominuje ruch biznesowy, będzie znacznie gorzej. Wskaźniki rok do roku będą znacznie gorsze.

Oczywiście, to przekłada się na sytuację wszystkich podmiotów w branży. Jeżeli chodzi o sytuację Polskich Linii Lotniczych „LOT”, nie chciałbym za dużo mówić, bo one podlegają Ministerstwu Aktywów Państwowych, więc to jest dla państwa wiedza z dru-

giej ręki. Chcąc ją zaczerpnąć z pierwszej ręki pewnie najlepiej byłoby zaprosić przedstawicieli zarządu „LOT” albo Ministerstwa Aktywów Państwowych. Wiem, że jesteśmy w trakcie negocjacji z Komisją Europejską dotyczących pakietu pomocy publicznej dla „LOT”. Takie pakiety pomocy publicznej otrzymują różne linie lotnicze w całej Europie. Wiadomo, że jest to rzecz niezbędna. „LOT” najpierw miał fazę optymalizacji kosztów, jak również renegocjacje przede wszystkim z leasingodawcami, żeby po swojej stronie zoptymalizować koszty.

Potem ten etap się zakończył. Teraz trwa próbna rozmowa z Komisją Europejską, żeby ten pakiet pomocowy dla „LOT” nie był zakwalifikowany jako niedozwolona pomoc publiczna, o czym też za chwilę, bo też takich doświadczyliśmy. Chodzi o to, żeby w zgodzie z regulacjami europejskimi można było go realizować. To są zawsze bardzo trudne rozmowy. Tu zawsze są bardzo sprzeczne interesy. Oczywiście, jestem przekonany, że finalnie zakończą się one powodzeniem. W tym momencie one trwają.

W związku z tym przechodzimy do sytuacji regionalnych portów lotniczych. Sytuacja regionalnych portów lotniczych jest praktycznie, jak można powiedzieć, we wszystkich portach lotniczych zła. Z tym, że ta zła sytuacja ma wiele odcieni. Można powiedzieć, że jest kilka grup portów lotniczych, które mają różną lub bardzo różną sytuację. Oczywiście, to akurat nie jest port regionalny, ale powiedzmy o nim, jeśli już jesteśmy przy tym temacie. Lotnisko Chopina, to nasze największe lotnisko, skupiające ponad 40% rynku. Z jednej strony ono poniosło duże straty. Można powiedzieć, że niekiedy nawet znacznie większe niż niektóre porty regionalne. Zdecydowana większość ruchu, to wakacyjne czartery. Jak mówię, wakacyjne czartery jeszcze stosunkowo nieźle wyglądały. Natomiast codzienny ruch biznesowy, ruch hubowy czy minihubowy, bo taką rolę też pełni lotnisko Chopina, ucierpiały znacznie bardziej.

Z drugiej strony Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” jest niewątpliwie przedsiębiorstwem w stosunkowo najlepszej kondycji spośród wszystkich operatorów lotnisk w Polsce. Jest szansa, że w tym roku może nawet uda się osiągnąć minimalny zysk. Nawet gdyby była strata, to ona będzie niewielka. Kontynuowane są wszystkie procesy inwestycyjne. W zdecydowanej większości są one realizowane z kapitału własnego przedsiębiorstwa. Nie ma potrzeby podpierania się finansowaniem zewnętrznym. Oczywiście, tutaj nie jest dobrze. Spadają przychody. W przyszłym roku już niemal na pewno pojawi się strata operacyjna. Ale to jest przedsiębiorstwo w dobrej kondycji finansowej, mające duże zasoby, więc można zakładać, że możemy być optymistami co do jego dalszego funkcjonowania, a nawet również co do ekspansji, co do inwestycji.

Następnie mamy grupę dużych lotnisk regionalnych. Tu wskazałbym takie lotniska, jak Kraków-Balice, Gdańsk, Katowice, Wrocław. Gdzieś na granicy tej grupy jest Poznań-Ławica. Pod względem liczby pasażerów w tej grupie, ale pod względem sytuacji gospodarczej, jak i struktury czy charakteru w zupełnie innej lidze, jest port lotniczy w Modlinie. Wszystkie lotniska, poza tymi 2 specyficznymi przypadkami, o których powiem za chwilę, zanotowały straty. Oczywiście, ich sytuacja pogorszyła się. Natomiast, jak mówię, o ile pytają mnie państwo o moją opinię, to część z nich, 3 na 4, mają większościowe udziały samorządów, więc na tak pogłębione pytanie trzeba byłoby na pewno przeprowadzić dyskusję z udziałem samorządowców.

Ale moja opinia jest taka, że radzą sobie nieźle i możemy być spokojni co do tego, że suchą stopą przejdą przez ten kryzys. Pewnie nie bez redukcji kosztów. Pewnie nie bez jakichś ograniczeń, ale sobie poradzą. To są lotniska, które przed kryzysem też sobie dobrze radziły. Dwa specyficzne przypadki, o których wspomniałem, to port lotniczy w Modlinie i port Poznań-Ławica. Myślę, że o porcie w Modlinie moglibyśmy odbyć całe oddzielne posiedzenie Komisji i wystarczyłoby tematów do dyskusji. Jest bardzo dużo aspektów funkcjonowania tego lotniska. Jest to lotnisko, które w czasie od kiedy funkcjonuje, skumulowało straty w wysokości już ponad 140 mln zł, o ile dobrze pamiętam. Tylko w jednym roku udało się wypracować kilkaset tysięcy złotych zysku.

Jest to bardzo specyficzny przypadek, w którym mamy całkowity rozjazd między takimi wynikami, jak liczba obsłużonych pasażerów, która jest dobra – w ubiegłym roku to były 3 mln – a kondycją ekonomiczną, która jest bardzo zła. Można się zastanawiać, jaka jest tego przyczyna. Delikatnie powiem, że wielu ekspertów wskazuje na to, że bar-

dzo specyficzna jest umowa podpisana z jedną z linii niskokosztowych. Są tacy, którzy mówią, że warunki dla tej linii są tak korzystne, że jest to coś z pogranicza dotowania czy pomagania tej linii. Nie mnie to oceniać. Zresztą szczegóły tej umowy są objęte tajemnicą handlową.

Natomiast nie da się ukryć, że porównując to na państwa użytek przez analogię ze sklepem spożywczym można powiedzieć, że kapusta byłaby w hurcie po 5 zł, a pojawiłby się sklep spożywczy, który ją oferuje po 4 zł. Niewątpliwie, miałby bardzo dużo klientów, ale ekonomicznie raczej dobrze by nie stał. Trwają rozmowy w gronie udziałowców. Nie dalej, jak w tym tygodniu odbyło się walne zebranie udziałowców. Ta spółka, jest to zaszłość od wielu lat, ma bardzo specyficzną umowę spółki. W wielu sprawach wymaga jednomyślności. To, że teoretycznie podmioty państwowe mają w niej większość, bo z grubsza po 1/3 mają PPL, Agencja Mienia Wojskowego i samorząd województwa mazowieckiego, z niewielkim udziałem gminy Nowy Dwór Mazowiecki. Ale właśnie ci udziałowcy muszą podejmować decyzje jednomyślnie, co nie ułatwia podejmowania decyzji.

Jest kilka pomysłów na dalszy byt, na dalsze funkcjonowanie tego portu lotniczego. Delikatnie mówiąc, sytuacja na pewno nie jest prosta. Do tego dochodzą też problemy prawne. Np. swego czasu dokonano podwyższenia kapitału bez wymaganej notyfikacji ministra infrastruktury. Jest ona wymagana prawem lotniczym, więc została dokonana ze złamaniem prawa lotniczego. Zwróciłem się do prokuratury o wszczęcie z urzędu postępowania o sprostowanie wpisu do rejestru spółek, w którym odnotowano takie podwyższenie. W mojej opinii i w opinii mojego urzędu jest ono niebyłe, ponieważ nie dochowano przepisów prawa lotniczego. Z kolei to powoduje wątpliwość prawną co do kolejnych podwyższeń, bo tu chodzi o przekroczenie pewnego progu. Jeżeli podwyższenie było wadliwe, ale jednak się odbyło, ten próg został przekroczony. Natomiast, jeżeli jest niebyłe z powodu tej wady prawnej, to próg nie został przekroczony i kolejne przekroczenie powinno być notyfikowane.

Może za bardzo wszedłem w szczegóły, jak na potrzeby Komisji, ale, jak mówię, staram się państwu dostarczyć wszelkich informacji. Kończąc już, żeby za bardzo nie przedłużać z tym jednym lotniskiem, na pewno sytuacja jest tu bardzo trudna i skomplikowana. Do grona dużych portów, które zasadniczo dobrze sobie radzą, zaliczyłem też port lotniczy Poznań-Ławica. Ale port lotniczy Poznań-Ławica jest ofiarą, czy doświadcza w największym stopniu, w skrajnym stopniu, pewnej – nie zawaham się użyć tego słowa – patologii czy dysfunkcji systemu. Przede wszystkim systemu sądowego, w postaci zasądzania i wypłacania tzw. odszkodowań hałasowych, czyli odszkodowań za to, że ktoś mieszka, że ma nieruchomość w obszarze oddziaływania hałasowego lotniska i z tego tytułu ponosi straty, które są przez lotnisko rekompensowane.

Co do zasady, oczywiście, jest to zasada niezwykle słuszna. Natomiast jakoś w jurysdykcji poznańskiej orzecznictwo poszło w skrajnym kierunku. W skrajnej wysokości, w skrajny sposób są naliczane tego rodzaju odszkodowania. Spadki wartości są zupełnie hipotetyczne, domniemane. Nawet pojawiły się próby, żeby lotnisko było zobowiązane do rekompensowania zbyt małego wzrostu wartości nieruchomości. Występowała o to strona, która twierdziła, że co prawda wartość nieruchomości wzrosła, ale może, gdyby nie bliskość lotniska, wzrosłaby bardziej.

Te wszelkie przyszłe, możliwe, potencjalne, hipotetyczne zmiany wartości nieruchomości lotnisko zobowiązywane było kolejnymi wyrokami do rekompensowania żywą gotówką. Lotnisko zostało narażone na bardzo duże koszty. W związku z tym, choć pod względem pewnej struktury gospodarczej, liczby pasażerów i potencjału rynkowego lotnisko mogłoby być, jak się wydaje, w dobrej kondycji, ale nie jest, bo jest obciążone tego rodzaju dodatkowymi wydatkami.

Następnie przechodzimy do dość niewielkiej grupy, do krótkiej listy dwóch kolejnych lotnisk regionalnych. W mojej osobistej, zupełnie nieformalnej systematyce zaliczyłbym tu port lotniczy Rzeszów i port lotniczy Szczecin, Rzeszów-Jasionka i Szczecin-Goleniów. To są porty lotnicze, które pod względem gospodarczym są raczej mocno deficytowe. Generują duże straty, ale mają inne zalety czy to w dziedzinie strategii transpor-

towej państwa, czy to w dziedzinie gospodarczej. Rzeszów-Jasionka, to Dolina Lotnicza. To również znakomite parametry pasa startowego.

Szczecin-Goleniów, to z kolei zachodniopomorskie. Region bardzo słabo skomunikowany z centrum Polski. Region, dla którego transport lotniczy musi odgrywać znacznie większą rolę niż w wielu innych regionach. To wreszcie region, który ma pewne ciążenie transportowe do skomunikowania się z aglomeracją berlińską. Zależy nam na tym, żeby był skomunikowany z resztą Polski, żeby to ciążenie było do Polski, dośrodkowe, a nie odśrodkowe. Z tym wiążą się konkretne korzyści, marże związane również z transportem, z logistyką, z podróżowaniem, więc strategiczne uzasadnienie jest dużym argumentem po stronie tego lotniska. Na obu lotniskach planowane są duże inwestycje państwowych portów lotniczych.

Już nie będę wchodził w szczegóły, ale oczywiście, nie bez kłopotów i nie bez problemów. Są to kwestie dozwolonej i niedozwolonej pomocy publicznej i różnego rodzaju umów, innych niż z samorządami. Oczywiście, sytuacja tych portów jest już trudniejsza. Kolejna grupa portów lotniczych – jak mówię, proszę traktować tę systematykę jako systematykę tylko na użytek naszej dyskusji, w celu uporządkowania dyskusji – to porty lotnicze Bydgoszcz, Lublin, Łódź, „Warmia i Mazury”, bo tak się nazywa ta spółka, a powinna się nazywać „Olsztyn” albo „Szymany” i wreszcie Zielona Góra. To są porty mające już bardzo słabą sytuację finansową. Niewielkie, notujące też niewielką liczbę pasażerów. Są różne pod względem struktury kapitałowej. Jest tu np. taki port, jak Łódź, który jest w 100% portem samorządowym. Ale jest tu też Zielona Góra, która nawet nie jest wyodrębniona gospodarczo, bo jest po prostu jednym z lotnisk, na których operują państwowe porty lotnicze.

Są to lotniska od wielu lat głęboko deficytowe, nawet bez kryzysu covidowego. To są też najmniejsi beneficjanci naszej dotacji, o czym za moment. Jak mówię, są obarczone ogromnymi problemami. Nie mają znaczenia szczególnie strategicznego z punktu widzenia państwa, położenia czy funkcji. Część z nich jest użytkowana przez MON i przez jednostki wojskowe, jak np. w Szymanach, czy przez wojskowe zakłady lotnicze, jak w Bydgoszczy. W tym sensie pełnią rolę strategiczną. Natomiast z punktu widzenia lotnictwa cywilnego, czy transportu lotniczego, trudno taką rolę wskazać. Mogą pełnić ważną rolę z punktu widzenia regionu. To rzecz oczywista. Dla regionu port lotniczy jest często źródłem prestiżu i budowania wizerunku.

Regiony dopatrują się również pewnych szans rozwojowych w portach lotniczych. Uważają, że jeżeli nawet port lotniczy jest deficytowy i przynosi straty, to przez sam fakt jego istnienia całokształt gospodarki w regionie być może zyskuje. Nie jest moją rolą polemizowanie z tego rodzaju działaniami. Samorząd sam się rządzi. Jeżeli samorząd ma taką wizję rozwoju swojego regionu i chce taki port utrzymywać, to oczywiście możemy się tylko cieszyć, że sieć transportu, czy sieć portów regionalnych w Polsce jest dzięki temu gęstsza. I że jest podmiot, który chce je utrzymywać i do nich – mówiąc po prostu – regularnie dopłacać, czy dokładać. I teraz dochodzimy do momentu, w którym rozpoczyna się kryzys covidowy. Przez jakiś czas ruch lotniczy jest całkowicie zamknięty. Porty, i to wszystkie porty, podejmują działania, które mają przynajmniej częściowo ograniczyć koszty. Zdarzają się redukcje zatrudnienia, a zwłaszcza redukcje czasu pracy. Korzystają z mechanizmu tarcz. Tak, jak każda inna firma w Polsce, miały prawo z tych mechanizmów korzystać.

Oczywiście, przy całkowitym zamknięciu ruchu lotniczego nie da się nie odczuć strat. Później, kiedy ten ruch powoli się otwiera widać, że nie otwiera się na 100%, że to nie jest zerojedynkowo tak, że wracamy do sytuacji sprzed pandemii, że jest on znacznie mniejszy i znacznie słabszy. Stąd dodatkowy mechanizm pomocy rządu, poza wszystkimi mechanizmami kierowanymi ogólnie do firm, czyli specjalna dotacja, na którą w tym roku przewidzieliśmy 142 mln zł w budżecie państwa. Pierwsza wersja specustawy i projekt rozporządzenia, które chcieliśmy wydać, zakładały udzielenie takiej pomocy wszystkim portom lotniczym w Polsce. Oczywiście, takie rozporządzenie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej. W dyskusji prenotyfikacyjnej, bo ten dialog chcieliśmy rozpocząć, okazało się, że po stronie unijnej wskazywanych jest wiele problemów.

Podstawowym problemem, który jest wskazywany, jest to, że ten sektor jest w Polsce generalnie dość mocno deficytowy, że mamy w Polsce wiele portów lotniczych, które regularnie notowały straty również w szczycie ruchu lotniczego przed pandemią. W związku z tym, wspieranie takich portów nie jest dotacją rekompensującą straty spowodowane COVID-em, tylko niedozwoloną pomocą publiczną, że jest ukrytym dotowaniem trwale nierentownych przedsiębiorstw. Tak wyrażone stanowisko komisji doprowadziłoby, gdybyśmy usztywnili się tutaj, usztywnili do wydania decyzji, że jest to niedozwolona pomoc publiczna. To spowodowało, że podjęliśmy inicjatywę szybkiej nowelizacji i tarczy, i pewnej zmiany mechanizmu na taki, który – jak wskazywała komisja – byłby dozwolony. To znaczy, na mechanizm rekompensaty strat czysto covidowych.

Ta rekompensata, ten mechanizm, który Komisja Europejska wskazała nam jako adekwatny, jest taki, że bierzemy okres, kiedy był całkowity zakaz lotów i porównujemy wynik operacyjny lotniska z tym, co było przed rokiem, kiedy wszystkie loty były dozwolone. I co się okazało? Okazało się, że w Polsce mamy takie lotniska, które przy całkowitym zamknięciu ruchu polepszyły swój wynik finansowy. To znaczy, że generowały mniejsze straty niż wtedy, kiedy przed rokiem działały przy pełnym otwarciu i pełnym ruchu lotniczym. Szanowni państwo, jakby tego nie liczyć, to jednak pokazuje model biznesowy funkcjonowania tych lotnisk i ich sytuację biznesową. Pokazuje, że w wymiarze czysto gospodarczym ich istnienie nie ma uzasadnienia. Jak mówię, czym innym jest dostrzeganie całokształtu wypływu na siatkę transportu i na korzyści dla regionu. Jeżeli ten czy ów region tak widzi swój interes, to jest jego decyzja. Można się nawet zgodzić, że może ma rację. Natomiast czysto biznesowo, jako firmy te lotniska się nie bronią.

Jest kilka innych lotnisk, które wprawdzie faktycznie pogorszyły swoją sytuację finansową w kryzysie koronawirusowym, ale dosyć nieznacznie. Stąd też stosunkowo nieznaczne kwoty, które mogliśmy wypłacić. I wreszcie jest grupa lotnisk, które zanotowały duże straty. I – „stety", niestety – zazwyczaj są to lotniska, które właśnie miały uzasadnienie biznesowe, które wcześniej bardzo dobrze sobie radziły. W związku z tym, kiedy spadła liczba lotów, spadła liczba pasażerów, ich sytuacja faktycznie się pogorszyła. Już chyba wszystkie środki zostały wypłacone z kwoty 142 mln zł tym, którzy zwrócili się o taką pomoc. Oczywiście, pojawiają się sygnały z branży, że to jest dalece niewystarczające. Mówiąc krótko, lotniska chciałyby więcej, co jest bardzo zrozumiałe.

Można byłoby mieć tutaj jakieś wątpliwości, gdybyśmy byli przed dyskusją z Komisją Europejską. Ale jesteśmy już po dyskusji. I ten mechanizm, w ramach którego moglibyśmy dotować lotniska, jest jasno wskazany. Tu byłoby pewne pole manewru, bo jeszcze nie zwróciliśmy całości strat z okresu covidowego definiowanych tak, jak pokazuje Komisja Europejska. Natomiast musimy mieć świadomość, że najwięcej nie zwróciliśmy lotnisku Chopina i państwowym portom lotniczym. Potem ewentualnie moglibyśmy jeszcze trochę dopłacić najsilniejszym, najmocniejszym, największym portom regionalnym, jak Gdańsk, Kraków…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze, przepraszam.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Natomiast tej grupie portów, które nie dostały pierwszej transzy, nadal nie możemy nic dać, bo mechanizm nadal jest ten sam. I jeszcze ta grupa portów, które dostały stosunkowo niewielkie wsparcie, jak chociażby Bydgoszcz, Szczecin. One już dostały 100% tego, co mogliśmy im dać.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze, przepraszam.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Taka jest sytuacja. Jesteśmy otwarci na rozmowy. Oczywiście, firmy prowadzące porty lotnicze są takimi firmami, jak wszystkie inne, więc wszelkie mechanizmy, które są adresowane do wszystkich firm w Polsce, mogą być również…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze, najmocniej przepraszam.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Za długo?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Za 15 minut mamy kolejne posiedzenie Komisji, a musimy jeszcze szczegółowo rozpatrzyć ten projekt.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

To przepraszam, ale mieli państwo chęć wysłuchania pogłębionej informacji. Dostosowuję się. Mogę tylko jeszcze prosić o dwa zadania pana prezesa Janiszewskiego z Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze, jeśli można. Mówi pan o niezwykle istotnych rzeczach, które mieszczą się w zakresie wniosku, który sformułowałem do pani marszałek, o zwołanie posiedzenia Komisji. Biorąc pod uwagę to, że pan minister ma dużo do powiedzenia na ten temat, ponowię ten wniosek. Jednocześnie proszę pracowników sekretariatu Komisji, aby wystosowali taki wniosek w moim imieniu do pani marszałek, żebyśmy mogli porozmawiać kompleksowo na temat sytuacji portów lotniczych. Pan minister sam powiedział, że powinniśmy zaprosić przedstawiciela Ministerstwa Aktywów Państwowych oraz przedstawicieli „LOT". Próbowaliśmy to uczynić, ale – niestety – nie było zgody. Ten wniosek powtórzę.

Natomiast, jeśli chodzi o dofinansowanie portów lotniczych, mówił pan o pewnych patologicznych sytuacjach. Mogę się z tym zgodzić. Podzielam to. Dla mnie patologiczną sytuacją jest to, że zespół Bayer Full, autor piosenki „Majteczki w kropeczki" miał dostać 550 tys. zł, a port lotniczy w Bydgoszczy 200 tys. zł. Naprawdę warto o tym również porozmawiać.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Niestety, zespół Bayer Full jest poza zakresem moich kompetencji. Natomiast może o jedno zdanie poprosiłbym jeszcze pana prezesa Janiszewskiego z PAŻP. Ale dosłownie o jedno zdanie na temat wątku inwestycji w infrastrukturę dronową bezzałogowych statków powietrznych PAŻP. Bardzo proszę, panie prezesie. Jak pan słyszał, Komisja nas pogania i ma do tego pełne prawo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę, panie prezesie.

P.o. prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Janusz Janiszewski:

Szanowny panie ministrze, szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, drodzy państwo, jeśli chodzi o cały aspekt bezzałogowych statków powietrznych i dronów, to jest on finansowany w pełnym zakresie z dofinansowania. Nie jest finansowany z usług nawigacyjnych, z przychodów nawigacyjnych. W chwili obecnej nie zezwala na to Komisja Europejska. Kwota projektu, który jest dzisiaj realizowany, o którym państwo słyszą w środkach masowego przekazu, to 61 mln zł, z tzw. programu „Polska cyfrowa" na rozwój usług bezzałogowych statków powietrznych, w tym 6 funkcjonalności dla polskiego państwa. Ta część transportu lotniczego będzie rozwijana. PAŻP będzie liderem w tworzeniu, a przede wszystkim implementacji systemu PansaUTM i tworzenia standardów na poziomie krajowym, jak i europejskim. Dziękuję serdecznie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Zamykam dyskusję.

Przystępujemy do rozpatrzenia projektu ustawy. Czy są uwagi do tytułu ustawy? Oczywiście, zamknąłem pierwsze czytanie.

Czy są uwagi do art. 1? Nie widzę zgłoszeń.

Czy są uwagi do art. 2? Proszę bardzo, Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Dziękuję, panie przewodniczący. Chcielibyśmy się podzielić swoimi uwagami do art. 2 w kontekście konstytucyjnych terminów, które przysługują innym podmiotom publicz-

nym w procesie legislacyjnym. Chcielibyśmy zauważyć, że wnioskodawcy proponują wejście w życie z terminem sztywnym 31 grudnia 2020 r. W zestawieniu tej daty z konstytucyjnymi terminami przewidzianymi dla Senatu, który ma 30 dni na zajęcie się ustawą uchwaloną przez Sejm, a następnie dla prezydenta, który ma 21 dni, może okazać się, że przy wykorzystaniu przez te podmioty maksymalnie przysługujących im terminów ustawa wejdzie w życie z mocą wsteczną. Będziemy mieli tutaj do czynienia z tzw. retroakcją. Rozumiemy przyczyny, dla których data 31 grudnia znalazła się w przepisie o wejściu w życie ustawy. Natomiast nie możemy abstrahować od terminów przewidzianych dla innych podmiotów procedury legislacyjnej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy pan minister chce zabrać głos w związku z tą uwagą?

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Dwa słowa. Faktycznie okoliczność, na którą wskazuje przedstawiciel Biura Legislacyjnego jest niefortunna. Z drugiej strony, przy założeniu maksymalnego wykorzystania terminów przez te 2 podmioty, czyli wejścia w życie ustawy w styczniu, potrzebowalibyśmy całego ogromnego działu przejściowego, który rozpatrywałby to, jak biegną różnego rodzaju procesy inwestycyjne czy administracyjne. Do 31 grudnia biegłyby w jednym reżimie prawnym. Potem np. przez 2 tygodnie w innym reżimie prawnym, a potem po 2 tygodniach w jeszcze innym reżimie prawnym. Wydaje mi się, że jednak taka hipotetyczna potencjalna retroakcja jest mniejszą szkodą dla pewności prawa i dla ciągłości tych procesów. Zwłaszcza, że jednak jest ona hipotetyczna.

Miejmy nadzieję, że i Senat, i prezydent zwrócą uwagę na tę okoliczność – co jest ich decyzją – i nie wykorzystają maksymalnie tych okresów. Z drugiej strony to nie jest tak, że to jest dzień czy dwa, że musieliby nadzwyczaj szybko działać. Działając tak, jak zwykle działają – w takim tempie – przed 31 grudnia będziemy mieli jasną sytuację.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Nie ma innych uwag do art. 2.

Poddaję pod głosowanie wniosek o przyjęcie przez Komisję projektu ustawy. Proszę o wyświetlenie pulpitu do głosowania. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem projektu ustawy? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał?

Proszę o wyświetlenie wyników. Głosowało 30 posłów i 30 było za wnioskiem.

Komisja pozytywnie zaopiniowała projekt ustawy.

Musimy jeszcze wybrać posła sprawozdawcę. Proponuję pana przewodniczącego Grabarczyka. Czy jest zgoda?

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Tak. Zgadzam się.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Nie widzę innych zgłoszeń. Nie widzę sprzeciwu.

W związku z tym Komisję będzie reprezentował pan poseł Grabarczyk.

Na tym zamykam posiedzenie Komisji. Za chwilę, po zmianie sali, widzimy się na kolejnym posiedzeniu.